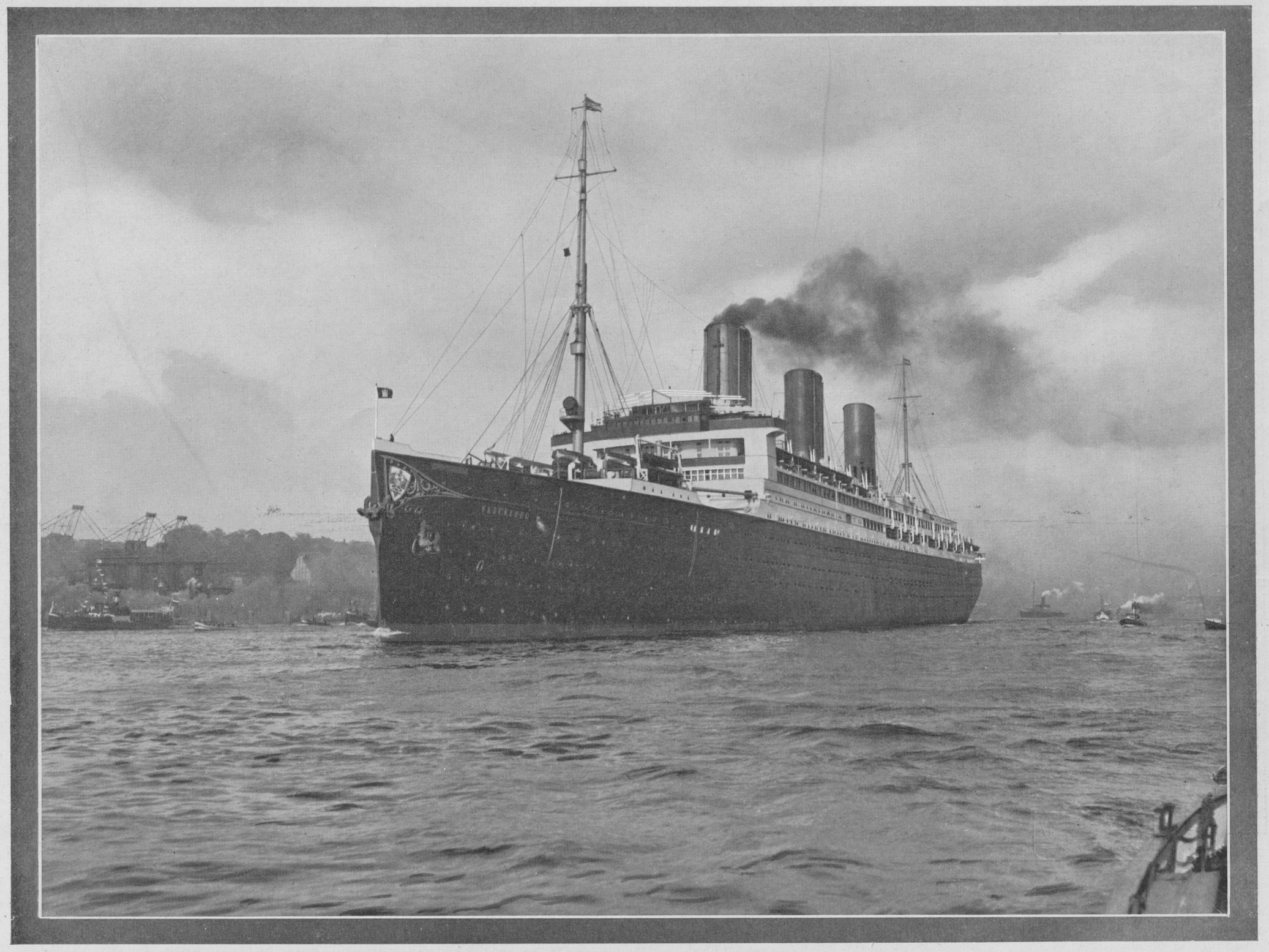


Vaterland,

das Schwesterschiff des bisher größten Dampfers der Welt, Imperator, der durch diese neueste Schöpfung an Größe noch übertroffen wird.

Erste Ausreise nach New York

am 14. Mai 1914 von Hamburg, am 15. Mai von Southampton und am 15. Mai von Cherbourg.

Der „Hamburgische Correspondent" berichtet folgendes:

„Vaterland" vor der Abfahrt.

Auf dem Verwaltungsgebäude der Werft von Blohm & Voß wehen die hamburgische und die deutsche Flagge freudig im frischen Winde, und den gleichen Schmuck trägt das mächtige, weithin ragende Eisengerüst der Helgen der Werft. Ein Festtag ist angebrochen. Drei Wochen früher als man erwartet hatte, ist der stolze Dampfer „Vaterland" bereit, die Werft zu verlassen.

Nach dem Elbufer strömt die schaulustige Menge, und die elektrischen Bahnen wie die Hochbahn können die Zahl der Menschen nicht fassen, die Zeuge des groß wirkenden Schauspiels sein wollen, das die erste Fahrt des Riesenschiffes nach der Unterelbe zu bieten verspricht. Ist es doch noch um etwa 6000 Tons größer als der „Imperator"!

Man sieht die übergigantische Größe auch von außen. Aber natürlich wird man sich der wirklichen Abmessungen erst bewußt, wenn man in dieses gewaltige Gebäude hineingeht, wenn man in stundenlanger Wanderung durch das Labyrinth der Gänge und Treppen schreitet und in den Gesellschaftsräumen durchaus vergißt, daß man auf einem Schiff sich befindet. Man wird es auch vergessen, wenn es in majestätischer Ruhe durch wildbewegte Wogen gleitet, denn diesem Koloß kann der Anprall der stärksten See kaum etwas anhaben.

In der letzten Stunde vor der Abfahrt war es mir vergönnt, noch an Bord zu weilen und unter kundiger Führung, die den Ariadnefaden keinen Augenblick vermissen ließ, flüchtige, aber nachhaltige Eindrücke zu sammeln. In der eiligen Wanderung — ein Anschlag verkündete: „Das Schiff verläßt 1½ Uhr die Werft", und nur noch einmal brauchte der große Zeiger der Uhr seinen Rundlauf bis dahin zu vollenden — konnten die Bilder nur kaleidoskopartig am Auge vorüberziehen, aber der Blick, geschult durch das Sehen so vieler Schiffe, die ihre erste Fahrt antraten, fing im Fluge doch eine Fülle von Schönheiten auf, Schönheiten und Größen, die denn doch wieder eine eindringliche Sprache redeten und davon kündeten, wie rastlos und zielbewußt zugleich der Fortschritt in jeder Hinsicht seinen Weg geht. Dieses größte Schiff der Welt ist, das wurde einem sofort klar, auch das schönste Schiff der Welt.

Die Luxuskabinen sind Wohnungen von wundervoller Behaglichkeit. Schlafzimmer, so wohlig, wie noch nie geschaut, Salons von der Intimität des vornehmsten Boudoirs und Badezimmer mit den Bequemlichkeiten modernster Art. Da läßt sich eine Steigerung nicht mehr vorstellen, da reist man nicht, da wohnt man im traulichen Heim.

Aber schließlich ist das alles nur die Erfüllung der Ansprüche, die heute gestellt werden. Weit über diese hinaus gehen die dem allgemeinen Aufenthalt dienenden Räume. So etwas wie ein Clou ist ja auf jedem Schiff der Speisesaal erster Klasse, in dem sich am Tage mehrmals die ganze Reisegesellschaft der ersten Kajüte zusammenfindet. 700 Menschen kann dieser prächtige Raum unter seiner farbenfreudig gemalten Kuppeldecke fassen. An kleinen Tischen nehmen sie Platz, Tischen selbst zu zwei Personen, so daß etwa ein Ehepaar inmitten der großen Gesellschaft abgeschlossen dinieren kann. Weiß und gold leuchtet der große Saal in einer Höhe, die in der Mitte mit der Kuppelbedeckung durch drei Decks hindurchreicht. Säulen- oder vielmehr pilastergetragen strebt die Kuppel in die Höhe, auf den Pilastern mit einer Krönung korinthischer Akanthusblumen, und zwischendurch leuchten Ornamente im üppigen Stil Ludwigs XVI.

Auch der Speisesaal zweiter Klasse, wiewohl einfacher und niedriger, ist ein behaglicher und anheimelnder Raum.

Wer aber nach den Mahlzeiten ein Stündchen beim Ringelrauch der Zigarren verträumen will, findet im Rauchsalon den Gipfel beschaulicher Behaglichkeit. Eichenholztäfelung mit prächtigen Schnitzereien in sattem gelben Ton mit der diskreten indirekten Beleuchtung verbreitet eine Stimmung wohltuender Ruhe. Hier läßt es sich wirklich gut sein, und ohne Frage wird der Rauchsalon ein bevorzugter Raum werden, in dem sich gewiß auch Damen nicht zu selten aufhalten werden.

Der Wintergarten! Wenn man ihn betritt, glaubt man in einen Märchentraum zu kommen. Palmenbäume mit weitverzweigten Wedeln bilden ein smaragdgrünes Blätterdach, und Marmorwände schließen dieses Bild nach allen Seiten ab, in das goldene Verzierungen noch einen besonderen, mit dem Grün der Pflanzen prächtig harmonierenden Ton bringen. Einige Stufen führen nach dem Ritz-Carlton-Restaurant hinauf; es wird in seinem strengen Stil der Sammelplatz der vornehmsten Gesellschaft sein.

Wie ein Kunstsalon großen Stils mutet die große, nahezu 23 m lange, 17 m breite und 7 m hohe Halle mit ihren ebenfalls feinen Eichenholzschnitzereien und zwischen hohen Pilastern angeordneten Fenstern an. Vier mächtige Gemälde schmücken den Raum, venezianische Kunst in hoher Vollendung.

Damensalons, Kartenspiel- und Lesezimmer fehlen natürlich nicht. Auch die moderne Einrichtung des Schwimmbades ist, wie selbstverständlich, vorhanden. Wenn auch zu vielen Kabinen besondere Baderäume gehören, so hat sich doch das allgemeine Schwimmbad auf dem „Imperator" trefflich bewährt;

Festsaal mit Bühne auf dem Dampfer „Vaterland".

es ist auch auf dem Dampfer „Vaterland" in pompejanischem Stil gehalten und stellt ein geräumiges Bassin von 2½ m Tiefe den Sportlustigen zur Verfügung.

Im Turnsaal findet man die schon zum Bedürfnis der Reisenden gewordenen Zander-Apparate, die sich ebenfalls erfahrungsgemäß großer Beliebtheit erfreuen.

Die Gänge im Schiff sind überall geräumig; eine Fülle von Licht erfüllt sie in splendider Weise.

Die schwimmende Stadt, eine Luxus- und Behaglichkeitsstadt, die an Land ihresgleichen nicht findet, kann mit den 1200 Mannschaften der Besatzung über 5000 Einwohner aufnehmen, 700 in der ersten, 600 in der zweiten, 1050 in der dritten und 1700 in der vierten Klasse. Überall werden sie sich wohlfühlen können, auch wenn es ihnen nicht möglich ist, in den vornehmen Zimmern der ersten Klasse zu wohnen.

Es drängt sich, wenn man das Schiff sieht, förmlich ein herzlicher Wunsch auf die Lippen: Möge es allezeit glückliche Fahrten vollenden!

Ausfahrt aus der Werft.

Um 1½ Uhr wurden die Vertäutrossen, die das Schiff mit der Werft verbanden, bis auf wenige gelöst, und es wurde das Steigen des Wassers abgewartet. Eine Stunde später zeigten Signale der Dampfpfeifen der „Vaterland" an, daß das Schiff bei steigendem Wasser flott geworden war. Nachdem die letzten Trossen abgeworfen waren, setzten sich die drei vorn liegenden Schlepper mit dem Ozeanriesen in Bewegung, und „Vaterland" lief in langsamer Fahrt in den Vorhafen ein, um dort zu drehen. In dem Augenblick, wo die gewaltigen Schornsteine des Schiffes auf dem Strom sichtbar wurden, fuhr das größte Segelschiff der Welt, die Hamburger „Potosi", von der Westküste Südamerikas kommend, am Kuhwärder Hafen vorbei — ein prächtiges, unvergeßliches Bild.

Staatszimmer, Wohnraum.

Das „Berliner Tageblatt" meldet über das Ereignis:

Die erste Fahrt des neuen Riesendampfers „Vaterland".

Hoch oben am blaßblauen Frühlingshimmel segeln die weißen Wolken in schneller Fahrt dahin.

Eine steife Briese „steht" in den Hafen hinein. Die Rauchfahnen aus den hundert großen und kleinen Dampfern wirbeln durcheinander, die bunten Wimpel an den Masten, die Flaggen auf den Riesenhellingen der Werft von Blohm & Voß stehen knatternd wagerecht im Wind, und über das silbergeschuppte Wasser laufen hurtige krause Katzenpfoten.

Es ist eine Art von Feiertag für den Hamburger Hafen. Das gewaltigste Erzeugnis der Schiffbautechnik aller Völker, das größte Schiff der Welt, ein deutsches Schiff, mit dem schönen deutschen Namen „Vaterland", verläßt die Werft, soll sich zum erstenmal mit seinem mächtigen Leibe in dem Element bewegen, dessen mächtigster Bezwinger der Riese sein wird, bis — der nächste Dreadnought der Hapag, das Sechzigtausend-Tonnen-Schiff, vom Stapel gleitet. Nebenan liegt dieser Mächtigere, noch eine formlos geschichtete Masse in schmutzigen, verwaschenen Farben, mit den roten Decksaufbauten und dem schwarzen Plattenleib, in dem durchsichtigen Eisengerüst der Hellingen, die ihn wie mit Spinnenarmen umklammern.

Die Polizeiboote, die kleinen Barkassen, flitzen in unglaublicher Beweglichkeit durcheinander auf dem unruhigen Wasser hin und her. Sie tanzen wie Nußschalen auf der vom Wind zerwühlten Oberfläche, tauchen die Nasen tief in die graugrüne Flut und recken sie gleich darauf, von Gischt umsprüht, dem eisigen Westwind entgegen.

Ein tiefer, unheimlich brummender Ton, wie aus Urweltferne kommend, von einem urweltlichen Fabeltier ausgestoßen, ein Ton, der nicht das Trommelfell allein, der den ganzen Körper des Hörenden erschüttert, dröhnt vom jenseitigen Ufer herüber — zu den Tausenden von Menschen, die wie schwarze Striche, wie Punkte, am Hafen entlang, auf den Elbhöhen, aneinandergereiht auf den Reelings der Vergnügungsdampfer, auf das Ereignis warten, daß die drei gelben schräg hintenüberliegenden Schornsteine jenseits, über die in kolossalen Ausmessungen ein riesiger Kran hinweggreift, sich in Bewegung setzen sollen.

Das ist die „Vaterland". Zur Dachhöhe der benachbarten Speicher ragen die mächtigen Schlote, und zur Kirchtumshöhe recken sich die schlanken Masten in die Luft, an denen die schwarz-weiß-roten Wimpel wehen.

Aller Blicke hängen an den drei Schornsteinen. Den Rumpf sieht man nicht, da ihn die Werftbauten und die in den Docks liegenden Schiffe verdecken.

Da — abermals erzittert die Luft. Ein zweiter, tiefer, summender Ton, länger, zorniger als der erste, erfüllt die Luft, übertönt das Knattern der Niethämmer, das Heulen und Schrillen der Dampfpfeifen. Jetzt reckt man sich auf den Zehenspitzen, zeigt aufgeregt hinüber — eine mächtige Erregung durchläuft die endlosen Reihen der Zuschauer.

Die drei schrägen gelben Streifen drüben verschieben sich fast unmerklich. Eine Bewegung nimmt man kaum wahr, nur an dem dünnen Gitterwerk der Hellingen sieht man sich langsam, ganz langsam die Schornsteine vorbeischieben. Das Riesenschiff schwimmt.

Unsere Barkasse wirft los. Der Maschinentelegraph klingelt. Das Achterdeck erzittert unter der einsetzenden Maschine, der schäumende Gischt quirlt am Heck durcheinander, und mit schneller Fahrt schießt das Boot nach dem Kuhwärder Hafen hinüber, aus dem die „Vaterland" langsam herausgleitet. Drei mächtige Tender, wie platte Wasserinsekten vor einen Walfisch gespannt, zerren an den gestrafften Trossen, die hoch vom Heck der „Vaterland" hinunter zu den Schleppern gehen. Die Barkasse stampft dicht unter der glatten schwarzen Eisenmauer, die mit den weißen Decksaufbauten sich zu

Speisesaal Erster Kajüte.

schwindelnder Höhe emporreckt, dahin — es ist ein ganz fabelhafter, überwältigender Eindruck. Aus den Schornsteinen quillt der Rauch, auf den Decks kribbeln die Menschen wie Ameisen hin und her, die Glühbirnen leuchten schwach gegen das lohende Feuer der Nachmittagssonne an, von irgendeinem Dampfer klingt lustige Musik, vom Winde verweht, herüber. Langsam, unmerklich, gleitet der schwarze Schiffsrumpf vorwärts, hinaus in die Elbe, dem von Sonnengold durchtränkten Nachmittagshimmel entgegen, dem Ozean entgegen, in dessen unendlicher Weite der Riese frei die noch gebundenen Kräfte regen kann. Langsam verschwindet das Riesenschiff, dessen Silhouette von Dunst und Rauch phantastisch vergrößert wird, elbabwärts. Ein eigenartiger Zufall fügt es, daß, als die „Vaterland" stromab verschwindet, stromauf im Schlepp das größte Segelschiff der Welt „Potosi" geschwommen kommt — Vergangenheit und Zukunft der Schiffbauindustrie begegnen einander.

Die „Neue Hamburger Zeitung" gibt die folgenden Auslassungen:

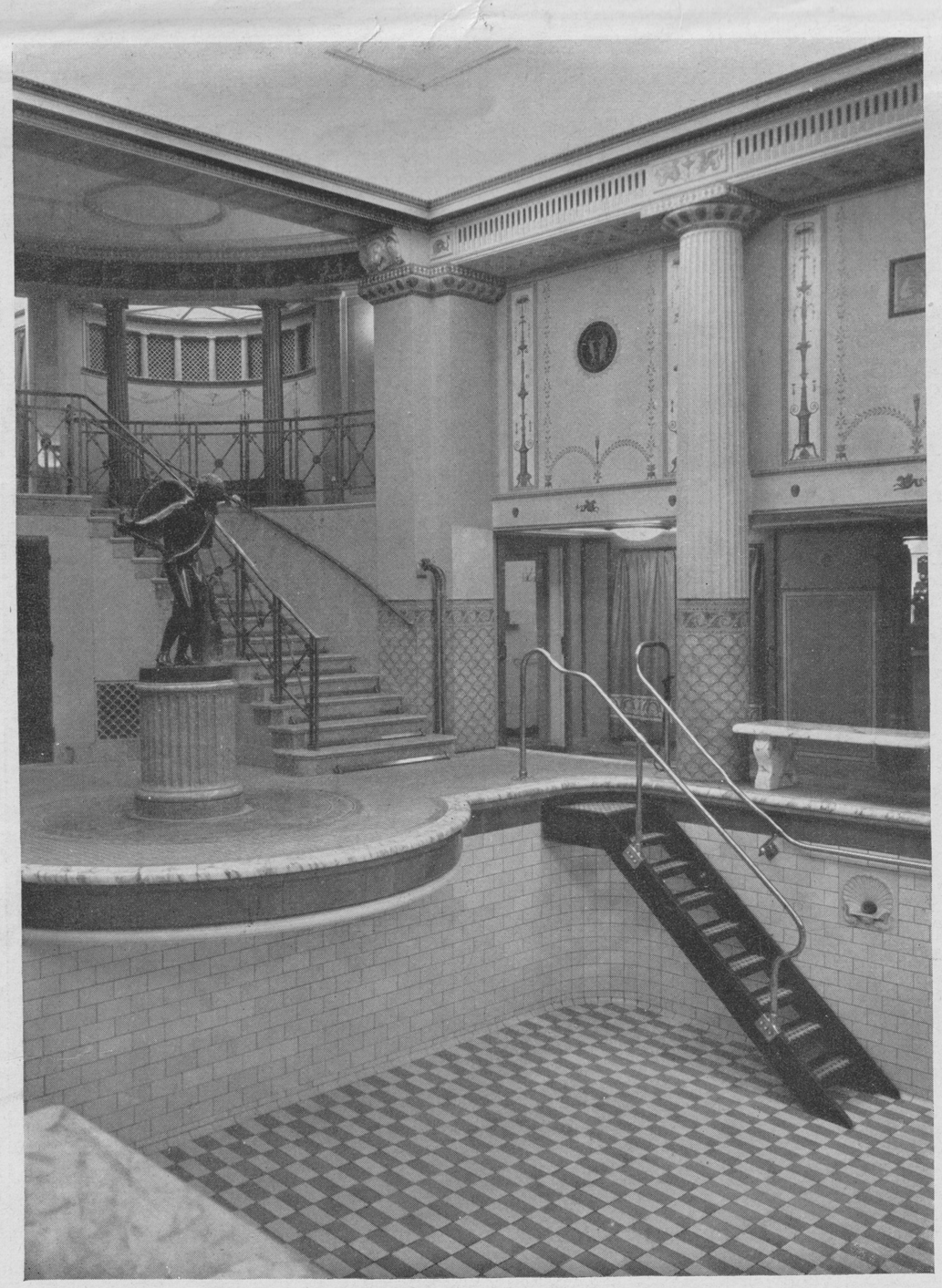
Auf der „Vaterland" vor der Ausfahrt.

Das größte Schiff der Welt, ein Hamburger Schiff, lehnt sich mit seiner schwarzen Eisenwand, auf die Zehntausende von runden Nietenköpfen geometrische Figuren zeichnen, an die zyklopische Ufermauer hinter der dröhnenden, hämmernden, schrillenden, brüllenden Werft von Blohm & Voß. Lang wie die Mauer einer sorgfältig verschlossenen Stadt ist diese Eisenwand. Vom Kai aus ist sie mit einem einzigen Blick nicht zu umfassen. Man muß den Kopf hin und her wenden, um das ganze Schiff zu sehen und sich an seiner Größe entlangzutasten. Diesem Fahrzeug gegenüber versagen die alten Worte, mit denen man große Dinge charakterisiert. Man nenne es gigantisch, riesenhaft, kolossal, aber keinen Riesen, keinen Koloß stellt man sich auch nur annäherungsweise mit diesen Dimensionen vor. Man nenne es einen Palast, eine schwimmende Stadt, und man wird auch keine richtigen Vorstellungen erwecken. Es ist etwas Einziges und nur mit seinesgleichen Vergleichliches, und vorläufig hat es nur einen seinesgleichen, den „Imperator". Man wird also sagen müssen: die „Vaterland" ist ein „Imperator", die ihr älteres Schwesterschiff noch um einige tausend Tons an Größe übertrifft. Um das Ungeheure eines Werkes auszudrücken, wird man in Zukunft sagen müssen, das ist imperator- oder vaterlandhaft. Aber über die „Vaterland" streckt wie ein Wagebalken ein Riesenkran sein wuchtiges Eisengerüst, und ein anderer Kran von minder gewaltigem Gliederbau fährt auf hohem, viereckigem Gestell in Schienen neben den Wänden auf und ab. Sein erhobener dürrer Arm läßt schwere Tonnen oder Rettungsboote an einer Stahltrosse auf das Deck hinab, wie ein Kind an einem Faden eine Spielzeugfigur auf die Erde herniederläßt. Hier ist eine Welt der unerhörten Kräfte und Energien. Hier kommen eiserne Geschöpfe der Menschen zusammen, die ihren Urheber um das Vielhunderttausendfache an Kräften übertreffen. Das Gehirn eines Kapitäns oder Lotsen, nicht größer als zwei Fäuste, wird heute, wenn es der Wasserstand zuläßt, zugleich das Gehirn einer Masse von 58000 Tons sein. Der Dampfer wird diesem kleinen Gehirn gehorchen und die Wasser des breiten Elbstroms aus ihrem Bette zu drängen suchen.

Durch ein zweiflügeliges Tor betreten wir den neuen Riesendampfer und wir gelangen in ein geräumiges Treppenhaus. Stufen, Gänge und Türen führen nach allen Seiten in diesem Raum nach oben und unten, nach vorn und zurück. Zwischen den Eisenwänden des Schiffes füllt ein kompliziertes Zellensystem einen Raum von 77000 cbm aus, darin sich die Passagiere einrichten können wie die Ameisen in ihrem Hügel oder die Bienen in ihrem Stock. In vollbesetztem Zustand wird das Schiff 700 Passagiere in der ersten, 600 in der zweiten, 1050 in der dritten und 1700 in der vierten Klasse aufnehmen können, insgesamt also 4050 Reisende. Dazu kommt eine Besatzung von etwa 1200 Köpfen. Mehr als 5000 Menschen werden also in dem Riesenbau herumkrabbeln, untereinander und übereinander, voreinander und hintereinander. Und man wird noch nicht einmal von einem Menschengewimmel an Bord sprechen können. In den 77000 cbm verteilen sich diese 5250 Menschen so sinnreich, daß keiner dem andern zur Last fällt. Wenigstens in den weiträumigen oberen Klassen nicht. Wem es auf Geld nicht ankommt, der kann sich eine ganz entzückende, höchst luxuriös möblierte Wohnung für sich allein mieten. Er reist dann also im eigenen Heim; er kann sich einreden, daß ein ganzer Weltteil zu ihm kommen muß, während er behaglich, wenn er will im Schlafrock und Pantoffeln, in seiner Wohnung sitzt. Beatus ille homo qui sedet in sua domo. Will er ausgehen, so kann er eine Wanderung an die Meeresküste auf dem Promenadendeck unternehmen, oder er kann die elegantesten Gesellschafts- und Restaurationsräume aufsuchen, oder er kann ins Bad reisen, oder er kann Kletterpartien bis zum höchsten Deck unternehmen, oder er kann Konzerte besuchen. Wir sind überzeugt, daß auch eine kleine feine Bühne, auf der Max Reinhardt Kammerspiele inszenieren wird, in unsern schwimmenden Städten nur noch eine Frage der Zeit ist.

Noch sind in unserm „Vaterland" (Ballin sagte, als er den „Imperator" sah: Mein Vaterland muß größer sein, und so wurde es das größte Schiff der Welt) die Handwerker und Techniker überall tätig, um letzte Hand an das Riesenwerk zu legen. Aber im großen und ganzen ist es in sämtlichen elf Decks vollendet. Wir betraten gestern von den großen Repräsentationsräumen zuerst den großen Speisesaal, den größten zusammenhängenden Raum, den ein Schiff bisher besitzt. Mehr als 700 Tischgäste können hier zu gleicher Zeit an kleinen Tischen zu 2 bis 6 Personen speisen. Schlanke, kannelierte Pilaster mit korinthischen Kapitälen tragen ein flaches Gewölbe, das von einer imposanten Kuppel überhöht wird. Und in dieser Kuppel leuchtet ein farbenfrohes Deckengemälde in satten und kecken Farben: eine

Staatszimmer, Schlafraum.



Schwimmhalle.

Treppenhaus.

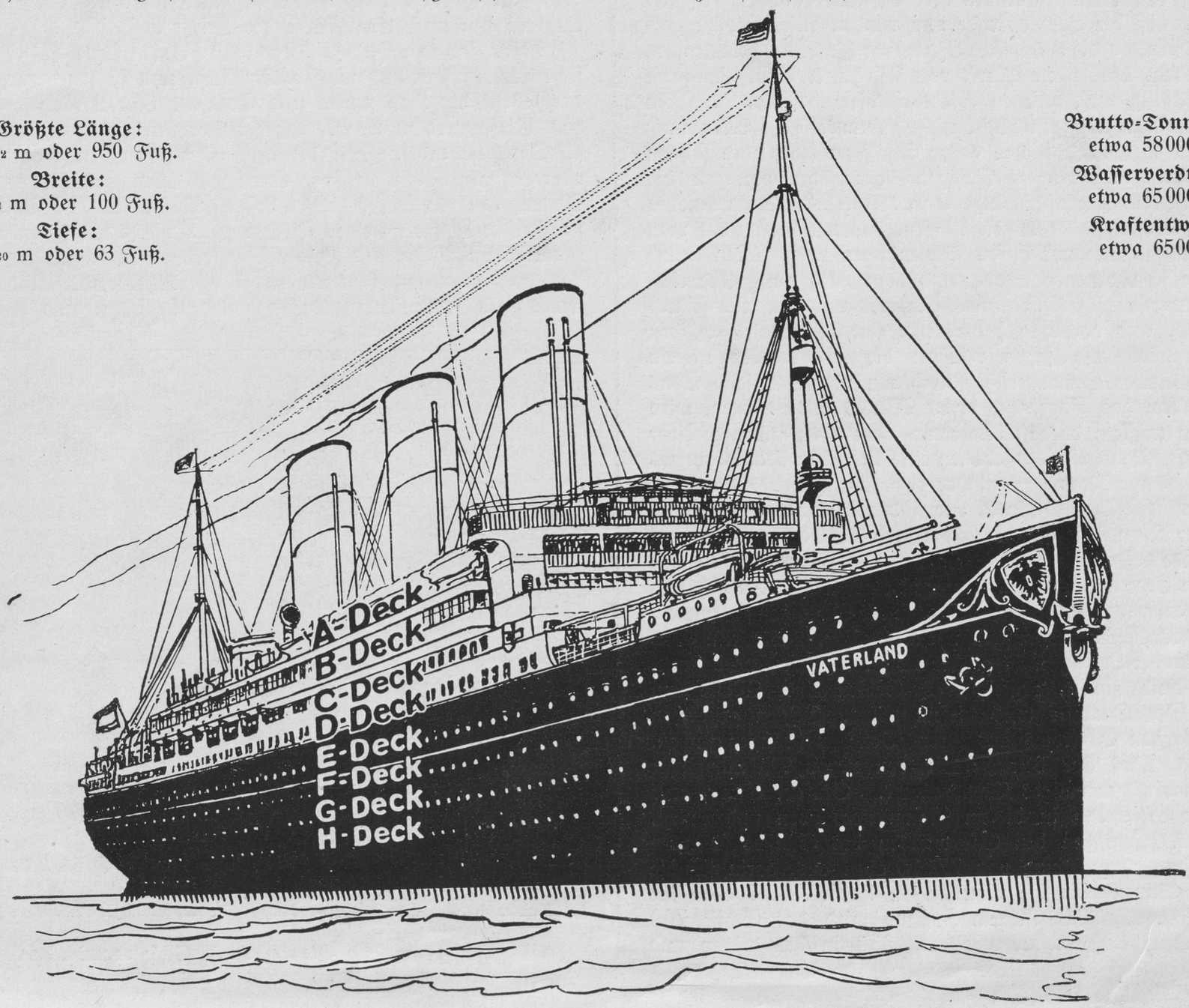
Sinfonie über ein Liebesgartenmotiv. Die festliche Würde des Raumes erhöhend, sieht man auch über den Pfeilern kräftige Blumen- und Fruchtstücke. Nach den Außenwänden des Schiffes hin hat der Saal, der in der Mitte durch drei Stockwerke reicht, nur die halbe Höhe. Er gewinnt dadurch eine gefällige Raumeinteilung und einen intimeren Charakter. Weiß und gold sind seine farbigen Grundelemente. Arabesken und Ornamente zeigen die dekorative Pracht des Stiles Ludwigs XVI. — Auf einem höheren Deck finden wir die vom „Imperator" her bekannte Anordnung des Ritz-Carlton-Restaurants und des Wintergartens. Des Ritz-Carlton-Restaurants heimliches Empire in braun Mahagoni und Golddekoration. Der Wintergarten, einige Stufen tiefer, mit vergoldetem Spalierwerk und Stuckmarmor im Stile Ludwigs XVI. Durch eine mächtige Glastür gelangt man auf den Hauptplatz mit seinen Personenaufzügen und Deckausgängen. Hinter dem Vorplatz öffnet sich die weite Halle des Schiffes (23 m lang, 17 m breit und 7 m hoch). Die Eichenholzwände sind fein geschnitzt (wieder Stil Ludwigs XVI.), hohe Bogenfenster werden von Pilasterstellungen unterbrochen, Wandgemälde im Stile der späten Venezianer füllen die Räume zwischen den Fenstern. Himbeerfarbene, grüne, geblümte Plüschsessel laden zum Ruhen ein. Weiter bewundert man einen kostbaren Damensalon im Kolonialstil, ein eichenholzgetäfeltes Rauchzimmer mit Schiebefenstern gegen das Meer hin, und last not least einen pompejanischen Schwimm- und Baderaum voller bezaubernder Farben- und Formeneffekte. Mosaiksäulen im pompejanischen Stil tragen die Decke. Über eine halbovale Treppe erreicht man ein Marmorbecken von 57 qm Grundfläche und einer größten Tiefe von 2,4 m. Hygienische Bäder, Duschen, Massageräume sind um das große Becken an galerieähnlichen Gängen angeordnet. Über das ganze Schiff verteilen sich 220 Wannenbäder und viele Duschen.

Indem man die großen Gesellschaftsräume zentral legte, erreichte man eine günstige Verteilung der Passagierkammern. Breite Mittelgänge erleichtern die Orientierung. Auch in den Kammern waltet ein feiner und gediegener Geschmack; man sollte diese Kammern schon Zimmer nennen, so geräumig sind sie geworden. In den Decksaufbauten liegen die Staatszimmer und die sogenannten Kaiserzimmer (mit Salon, Schlafzimmer, Frühstückszimmer, Baderaum, Pantry, Waschraum und Veranda).

Über die Kunst und das Kunstgewerbe an Bord wird später noch vieles zu sagen sein.

Auf den obersten Decks der „Vaterland" öffnet sich der Blick rings in die imposante, verwirrende, hinreißende Welt des Arbeitslebens im Hamburger Hafen, auf die Stadt Hamburg mit ihren Türmen, auf die breite Elbe, auf die Hügelketten der Schwarzen Berge, auf die hohen Elbufer bis gegen Blankenese hin. Es ist ein Bild, das an Eindruckskraft mit den allerstärksten Natureindrücken wetteifert. Und mitten in dieser Welt der Arbeit und des rastlosen Strebens, des Kampfes, des Sieges und des Mißlingens ruht der neue Riesendampfer der Hapag, eine technische Kühnheit ohnegleichen im Verlaufe der menschlichen Kultur- und Wirtschaftsgeschichte, ein Wunderwerk, neben dem die sieben Weltwunder der Alten kindliche Spielereien sind. Die Vaterstadt Hamburg und das deutsche Vaterland haben Grund zum Stolz auf dieses schwimmende Stück Vaterland!

Größte Länge:
289½ m oder 950 Fuß.
Breite:
30½ m oder 100 Fuß.
Tiefe:
19,20 m oder 63 Fuß.



Brutto-Tonnengehalt
etwa 58000 Tons.
Wasserverdrängung
etwa 65000 Tons.
Kraftentwicklung
etwa 65000 PS.

1. 5. 14. af.

Hartung & Co. m. b. H., Hamburg